



REGERINGSKANSLIET

Finansdepartementet

**Dnr**

Fi2010/611

2010-03-03

## Promemoria om införande av trängselskatt i Göteborg

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att trängselskatt ska införas i Göteborg. Trängselskatt föreslås tas ut från och med den 1 januari 2013.

Syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i väginfrastrukturen i Göteborgsregionen.

Trängselskatt föreslås tas ut med olika belopp beroende på tidpunkt för passagen in i eller ut ur det skattebelagda området. Tidpunkterna för när trängselskatt tas ut överensstämmer i det närmaste med de tidpunkter som gäller för motsvarande skatteuttag i Stockholm.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	3
2	Uttag av trängselskatt .....	6
2.1	Utgångspunkter för införande av trängselskatt .....	6
2.2	Översyn av uttaget av trängselskatt.....	7
3	Trängselskatt i Göteborgs kommun .....	8
3.1	Bakgrund.....	8
3.2	Införande av trängselskatt i Göteborg .....	9
4	Konsekvenser.....	12
4.1	Effekter för den enskilde och miljön.....	12
4.2	Offentligfinansiella effekter.....	12
5	Författningskommentar.....	13

# 1 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt dels att 9 och 10 §§ ska ha följande lydelse, dels att nuvarande bilaga ska betecknas bilaga 1, dels att det ska införas en ny bilaga, bilaga 2, av följande lydelse.

## *Nuvarande lydelse*

Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation som anges i *bilagan* till denna lag.

Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges i *bilagan* till denna lag.

## *Föreslagen lydelse*

### 9 §

Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation som anges i *bilaga 1 eller 2* till denna lag.

### 10 §

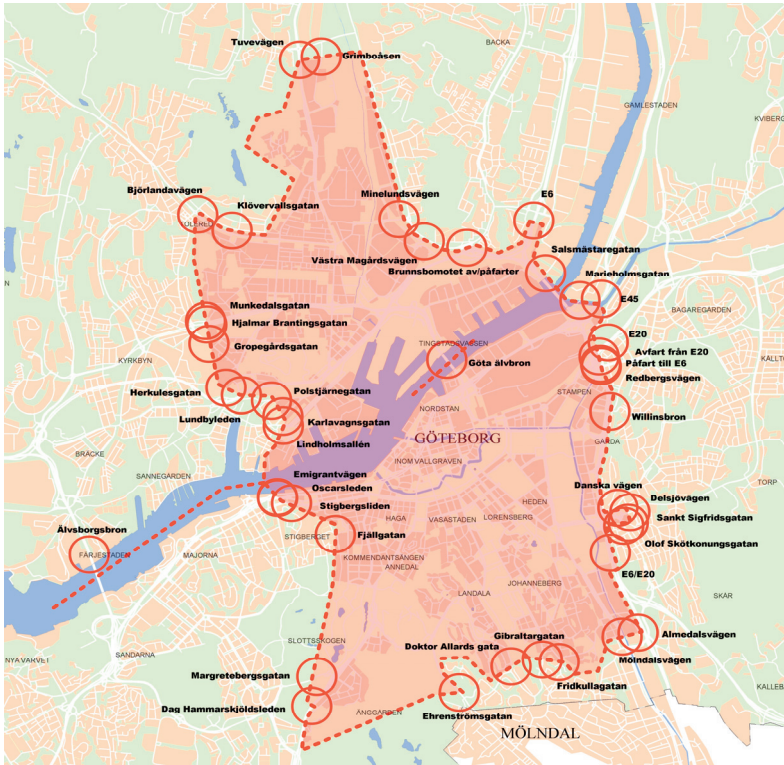
Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges i *bilaga 1 eller 2* till denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011 och tillämpas från och med den 1 januari 2013.

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00-6.29	8
6.30-6.59	13
7.00-7.59	18
8.00-8.29	13
8.30-14.59	8
15.00-15.29	13
15.30-16.59	18
17.00-17.59	13
18.00-18.29	8

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kronor.

## 2 Uttag av trängselskatt

### 2.1 Utgångspunkter för införande av trängselskatt

Lagen (2004:629) om trängselskatt trädde i kraft den 1 januari 2005. Lagen reglerar uttag av tids- och platsrelaterade skatter för vägtrafik inom tätbebyggt område. Avsikten är att lagen ska kunna tillämpas för sådant skatteuttag oavsett var detta sker. För närvarande tas trängselskatt endast ut i Stockholm (prop. 2006/2007:109, bet. 2006/07:SkU19, rskr 2006/07:212).

Huvudsyftet med trängselskatt är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Syftet behöver inte enbart bestå i att generellt minska trafiken utan kan även vara att få till stånd en lägre trafikbelastningen på infrastruktur med nedsatt kapacitet. Det kan exempelvis vara fråga om en bro som med hänsyn till slitage endast kan användas i begränsad utsträckning eller en tunnel med högre trafikbelastning än vad den är dimensionerad för. Eftersom trängselskatt bidrar till minskade trafikvolymmer kan skatteuttaget också medföra lägre bullernivåer. Trafikminskningen medför även en minskning av olika föroreningar, exempelvis partiklar, kolväten och kvävedioxid. En trängselskatt bör dock primärt motiveras av att den bidrar till reducerad trängsel.

För att öka förståelsen och acceptansen för trängselskatt bör skatteuttaget utformas utifrån samma principer oavsett i vilken ort eller på vilken plats den tas ut. Med hänsyn till att trafikförhållandena varierar mellan olika orter eller platser kan dock den närmare utformningen komma att variera, exempelvis avseende tidpunkter för uttag av trängselskatt och skattens storlek.

Eftersom det huvudsakliga syftet med trängselskatt är att minska trängseln bör skatten utformas så att den ger incitament för den enskilde att välja en annan tidpunkt för transporten. Detta bör gälla även under den skattebelagda tiden. Trängselskatten bör därför tas ut med olika belopp beroende på hur trängseln varierar över tiden. Uttag av trängselskatt utan differentiering kan dock vara acceptabelt om trafikbelastningen är konstant under den skattebelagda perioden.

På större genomfartsleder bör i normalfallet trängselskatt inte tas ut, eftersom syftet med en genomfartsled är just att leda trafik genom en tätort utan att denna genomfartstrafik interagerar med den lokala trafiken. Det är den lokala trafiken inom tätorten som ska begränsas, inte sådan trafik som endast passerar en tätort. I den mån en genomfartsled kan anses utgöra en integrerad del av trafikflödet i ett trängselskatteområde och där den lokala trafiken utgör en betydande del av det totala trafikflödet på leden, kan det dock finnas skäl att göra ett undantag från denna princip. En förutsättning för att skattebelägga genomfartsleder är dock att det leder till minskad trängsel och därmed öka framkomligheten på genomfartsleden. Det måste även finnas en rimlig balans mellan den kostnad som uppstår för genomfartstrafiken till följd av skatteuttaget och den nytta som dessa trafikanterna får i form av bättre framkomlighet och förbättrad infrastruktur. Om en del av skatteintäkterna ska användas för att förbättra framkomligheten på genomfartsleder ter det sig som rimligt

att trängselskatt även tas ut för denna trafik. En bedömning av om det föreligger en rimlig balans mellan skatteuttaget och den nytta som uttaget medför får göras för varje enskilt skatteuttag.

## 2.2 Översyn av uttaget av trängselskatt

I Grundlagsutredningens betänkande, En reformerad grundlag (SOU 2008:125), anfördes att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena, exempelvis trängselskatt, i kommunen. För att möjliggöra för kommuner att meddela föreskrifter om trängselskatt föreslog regeringen i propositionen En reformerad grundlag (2009/10:80, s. 225 ff.) att de konstitutionella hindren för detta ska tas bort. Regeringen har i propositionen anført att om delegation sker kan den riktas till en eller flera kommuner och avse en mer eller mindre omfattande kommunal föreskriftsrätt. En sådan ändring kan komma att påverka utformningen av trängselskatten. Om riksdagen skulle besluta om ovanstående ändring i regeringsformen behöver de närmare förutsättningarna för en sådan delegation utredas.

Vid tiden för införandet av lagen om trängselskatt påtalades att en skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon skulle medföra svårigheter med både kontroll av skattebetalning och indrivning av sanktionsbelopp vid utebliven betalning. Den dåvarande regeringen anförde därför att det inte var meningsfullt att sådana fordon skulle omfattas av skattskyldighet (prop. 2003/04:145, s. 49 f.). Mot bakgrund av erfarenheterna att beskatta utländska fordon vid andra skatte- och avgiftsuttag i samband med användandet av vägar, såsom exempelvis avgiftsuttaget vid broarna över Svinesund, samt med hänsyn till det samarbete som inletts med vissa länder avseende informationsutbyte vad gäller uppgifter om fordon, finns det skäl att överväga om den nuvarande skattebefrielsen för utländska fordon ska kvarstå. Det finns därför anledning att även utreda om det är möjligt att införa skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon.

För att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel finns vidare anledning att närmare överväga på vilket sätt eventuella justeringar av skattebeloppen ska utformas. Förutom höjningar direkt beslutade av riksdagen finns exempelvis möjlighet att knyta an skattebeloppen till konsumentprisindex. Även denna fråga behöver utredas närmare.

I promemoria den 25 juni 2009 (Fi2009/4874) har det även övervägts om det finns skäl att ändra dagens ordning där en tilläggsavgift på 500 kronor påförs direkt om trängselskatt inte betalas i tid. I promemorian ifrågasätts om tilläggsavgiften står i rimlig proportion till betalningsförsummelsen, i synnerhet när betalning endast sker någon dag för sent. Vidare framhålls att tilläggsavgiften, med tanke på dess storlek, framstår som en alltför drastisk första påtryckningsåtgärd för förhållandevis låga skattebelopp. Promemorian har remitterats. Promemorians förslag bör beredas i samband med övriga överväganden om eventuella ändringar i uttaget av trängselskatt.

Det finns således i flera avseenden behov av att göra en översyn av uttaget av trängselskatt. I denna promemoria behandlas dock endast frågan om införande av trängselskatt i Göteborg.

## 3 Trängselskatt i Göteborgs kommun

### 3.1 Bakgrund

Den 28 januari 2010 tog Göteborgs kommunfullmäktige ett principbeslut om att införa trängselskatt i Göteborg. I en framställan (Fi2010/611), som inkom till Finansdepartementet den 1 februari 2010, föreslår Göteborgs kommun och Vägverket och att trängselskatt ska införas i Göteborg. Syftet med en trängselskatt är att förbättra både framkomligheten och miljön i Göteborg.

En arbetsgrupp bestående av tjänstemän från myndigheter i västra Götalandsregionen har tillsatts för att utreda införandet av trängselskatt i Göteborg. I december 2009 presenterades ett preliminärt underlag till uttag av trängselskatt i form av en rapport från arbetsgruppen. Trängselskatt föreslås i rapporten införas från och med 2013. I rapporten lämnas förslag på två utformningsalternativ, alternativ ”Blå” respektive ”Grön”. Arbetsgruppen förordar alternativet ”Blå”, enligt vilket trängselskatt tas ut i en mindre zon än i alternativet ”Grön”. Skälen för att förorda den mindre zonen är att den antas ge störst minskning av trafikarbetet i centrala Göteborg. Den mindre zonen antas även minska trängseln något mer i och runt Tingstadstunneln än vad det andra alternativet gör. Vidare bedöms zon ”Blå” ge störst omfördelning till alternativa färdmedel. Denna zon antas dessutom ge de största minskningarna av kväveoxidutsläppen i de delar av staden där miljö kvalitetsnormerna överskrids. Arbetsgruppen konstaterade vidare att zon ”Blå” stämmer väl överens med vad som angetts i den överenskommelse om trängselskatt som har tecknats av de lokala och regionala myndigheterna. En skrivelse har kommit in från arbetsgruppen den 16 februari 2010 med förslag om betalstationernas placering, tidsdifferentiering av trängselskatten och en flerpasagereregulering.

Intäkterna från trängselskatt ska delfinansiera vissa infrastruktursatsningarna i Västsverige. Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland, Göteborgs kommun och Göteborgsregionens kommunalförbund har avtalat om ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av för Västsverige viktiga infrastrukturåtgärder. Som övergripande princip gäller, enligt avtalet, att finansieringen av infrastrukturåtgärder ska ske med 50 procent genom statliga anslag och med 50 procent i form av bidrag genom medfinansiering (trängselskatt, regional och lokal direktfinansiering, marknyttor m.m.) Dessa infrastrukturåtgärder omfattar satsningar på kollektivtrafik, järnväg och väg, bland annat Västlänken (en järnvägstunnel under centrala Göteborg) samt en ny älvförbindelse vid Marieholm. Satsningarna syftar till att öka kapaciteten i järnvägssystemet, bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, förbättra miljön samt göra transporter till och från Göteborgs hamn och industrier mer tillförlitliga.



## 3.2 Införande av trängselskatt i Göteborg

**Förslag:** Trängselskatt införs i de centrala delarna av Göteborg.

Trängselskatt ska tas ut vid passage av en betalstation under vardagar, utom lördagar, klockan 6.00–6.29, 8.30–14.59 och 18.00–18.29 med 8 kronor, klockan 6.30–6.59, 8.00–8.29, 15.00–15.29 och 17.00–17.59 med 13 kronor samt med 18 kronor vid högtrafik klockan 7.00–7.59 och 15.30–16.59. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten. Under lördagar, helgdagar, dagar före helgdag och juli månad ska någon skatt inte tas ut. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil får högst uppgå till 60 kronor.

Förslaget träder i kraft den 1 januari 2011 och tillämpas från och med den 1 januari 2013.

### Skälen för förslaget:

#### *Uttag av trängselskatt*

Som skäl för att införa trängselskatt anger Göteborgs kommun och Vägverket att ett uttag av trängselskatt i Göteborg ska bidra till avlastning av de mest trafikerade vägarna i de centrala delarna av Göteborg. Det uppgivna skälet till skatteuttaget överensstämmer således med syftet med ett uttag av trängselskatt. Det bör också framhållas att uttaget trängselskatten ingår som en del i ett infrastrukturpaket kring vilket det råder bred uppslutning inom Göteborgsregionens kommunförbund och Västra Götalandsregionen. Trängselskatt föreslås därför införas i Göteborg.

Ett uttag av trängselskatt i Göteborg bör följa det regelverk som är uppställt i lagen (2004:629) om trängselskatt. Enligt nuvarande regelverk ska trängselskatt tas ut för bil som är införd i vägtrafikregistret eller som brukas med stöd av saluvagnslicens. Vissa bilar är dock undantagna från skatteplikt, till exempel utlandsregistrerade bilar. Skattskyldig är ägaren av bilen. Lördagar, helgdagar, dagar före helgdag och juli månad tas skatt inte ut. Samtliga passager under kalendermånad samlas till ett skattebeslut. Beslutet fattas senast den 20 i månaden efter den månad som betalningen avser. I slutet av varje månad sänder Transportstyrelsen en avi till bilägaren med föregående kalendermånads skattebeslut. Betalningen ska vara på Transportstyrelsens konto senast den sista i månaden efter. Skatt för exempelvis januari beslutas i februari och ska vara betald senast den 31 mars. Om pengarna inte finns på kontot vid detta datum tas en tilläggsavgift på 500 kronor ut.

#### *Tillämpningsområdet*

Det av Göteborgs kommun och Vägverket föreslagna trängselskatteområdet omfattar centrala Göteborg. De områden som helt eller delvis omfattas av trängselskatteområdet är Biskopsgården, Västra Sannegården, Masthugget, Slottsskogen, Kungsladugård, Johanneberg,

Gårda, Örgryte, Skatås, Källtorp, Bagaregården, Marieholms industriområde, Brunnsbo, Kvillebäcken, Hisingsbacka och Tuve. Det finns inte skäl att ifrågasätta detta tillämpningsområde för skatteuttaget.

Det föreslås även en betalstation på Älvsborgsbron, trots att bron inte ligger inom själva trängselskatteområdet. Skälet är att det under högtrafik åker lika många fordon över Älvsborgsbron som genom Tingstadstunneln. Tillsammans svarar de båda älvförbindelserna för 80 procent av all trafik över älven. Om trängselskatt införs inom det föreslagna trängselskatteområdet befaras en omläggning av trafiken till Älvsborgsbron. Det leder till en ökad trängsel på de leder, i synnerhet Västerleden, som ligger i anslutning till Älvsborgsbron. Ett skatteuttag vid färd över bron får således anses som en nödvändig åtgärd.

I framställan från Göteborgs kommun och Vägverket har det även föreslagits en betalstation på Götaälvbron i syfte att minska antalet passager över denna bro. Götaälvbron är geografiskt belägen i centrala Göteborg och således inom det trängselskatteområde som förordas av Göteborgs kommun och Vägverket. Götaälvbron är utsatt för kraftigt slitage och har höga underhållskostnader. Det har bedömts att bron kan användas till år 2020 för att därefter ersättas med en ny älvförbindelse. Bron, som är den enda spårvagnsförbindelsen till Hisingen, bär cirka 75 procent av all kollektivtrafik som passerar över Göta älv i Göteborgsområdet. Brons centrala placering gör den betydelsefull även för cykeltrafiken. Vidare fyller Götaälvbron en viktig funktion med dess koppling mellan centrala Hisingen och centrala Göteborg. Under högtrafik uppstår långa köer med ökade utsläpp av föroreningar som följd. För att dels minska slitaget på Götaälvbron, dels säkra kollektivtrafikens framkomlighet anses det angeläget att reglera trafikmängden på bron. Sammanfattningsvis talar därför övervägande skäl för att ta ut trängselskatt även vid färd över Götaälvbron.

#### *Skattebeloppens storlek samt tidpunkter för skatteuttag*

I framställan från Göteborgs kommun och Vägverket föreslås att trängselskatt tas ut vardagar utom lördagar samt att trängselskatt inte ska tas ut under juli månad. I framställan förordas att trängselskatt ska tas ut med 10 kronor mellan klockan 6.30 och 18.29. I skrivelse från den ovannämnda arbetsgruppen föreslås att skatteuttaget ska differentieras efter hur trafikflödet varierar under den skattebelagda tidsperioden. Klockan 6.00–6.29, 8.30–14.59 och 18.00–18.29 föreslås att skatt tas ut med 8 kronor per passage. Ett skattebelopp om 13 kronor föreslås tas ut klockan 6.30–6.59, 8.00–8.29, 15.00–15.29 och 17.00–17.59. Vid färd i högtrafik föreslås trängselskatt tas ut med 18 kronor, dvs. klockan 7.00–7.59 och 15.30–16.59. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil föreslås vara densamma som i Stockholm, dvs. uppgå till högst 60 kronor. Vidare har arbetsgruppen föreslagit att skatt ska tas ut en halvtimme tidigare i Göteborg än i Stockholm. Därutöver anges andra tidsintervaller för uttaget än i Stockholm.

Vägverkets trafikmätningar visar att trängseln i skatteområdet uppstår en halvtimme tidigare i Göteborg än i Stockholm. Under morgonen ökar trafikflödet från cirka klockan 6.45 till cirka klockan 8.00 för att därefter

minska. På eftermiddagen sker en ökning av trafikflödet cirka klockan 15.30 och flödet når sin topp strax innan klockan 16.30. Efter klockan 17.00 minskar trafikflödet.

De tidsangivelserna för skatteuttag, skattebeloppens storlek och maximibelopp per kalenderdygn som föreslagits får anses vara väl avvägda och bedöms kunna ligga till grund för ett skatteuttag i Göteborg. Skattebeloppens storlek och tidpunkter för när dessa ska tas ut föreslås införas i en ny bilaga till lagen om trängselskatt.

### *Trafiken på vägarna E6, E20 och E45*

Trafikbelastningen i Tingstadstunneln överskrider den kapacitet som tunneln ursprungligen var dimensionerad för. Trafiksystemet runt Tingstadstunneln är dessutom komplext eftersom vägarna E6, E20 och E45 samt kommunala huvudvägar sammanstrålar inom ett begränsat område. Ett skatteundantag på dessa leder kommer troligtvis att medföra att en stor del av trafiken kommer att välja de aktuella lederna som färdväg. Detta kommer att innebära att framkomligheten begränsas ytterligare. Med hänsyn härtill och med beaktande av att trafiken på de aktuella lederna utgör en integrerad del av trafikflödet i centrala Göteborg, finns anledning att ta ut trängselskatt även på dessa genomfartsleder. Som tidigare har framhållits i avsnitt 2.1 är en förutsättning för att ta ut trängselskatt på en genomfartsled att det finns en rimlig balans mellan skatteuttaget och den nytta som uttaget medför för trafikanterna. Med beaktande av att trängselskatten ska delfinansiera infrastruktursatsningar som syftar till att öka framkomligheten på lederna ter det sig som rimligt att skattebelägga de aktuella lederna.

### *Flerpassageregel*

I skrivelsen från arbetsgruppen med tjänstemän från myndigheter i västra Götalandsregionen, anføres att utformningen av trängselskatteområdet i Göteborg leder till att såväl genomfartstrafik som trafik på ett flertal andra vägar som används av pendlare beskattas två gånger per resa. Detta anses leda till olämpliga fördelningseffekter och ge oönskade trafikökningar på mindre vägar utanför skatteområdet. För de trafikanter som måste åka under högtrafik, blir skillnaden i skattebelastning än större. I syfte att öka acceptansen för skatteuttaget samt för att minska oönskad trafikavledning, föreslår arbetsgruppen att det ska införas en särskild bestämmelse som begränsar skatteuttaget i dessa fall. Förslaget från arbetsgruppen innebär att en bilresa som medför flera skattepliktiga passager inom en tidsperiod av 30 alternativt 60 minuter endast ska beskattas en gång. Detta förslag kan emellertid inte bedömas inom ramen för denna promemoria då det kräver en mer omfattande analys. Den föreslagna bestämmelsen får tas upp i samband med bedömningen av de åtgärder som anges i avsnitt 2.2.

## *Ikraftträdande*

I framställan föreslås att trängselskatt i Göteborg tas ut från den 1 januari 2013. Det finns inte anledning att föreslå någon annan tidpunkt för införandet av trängselskatt. För att Vägverket och Transportstyrelsen ska få en rimlig tid för att förbereda ett skatteuttag föreslås att de lagändringar som föranleds av ett införande av trängselskatt i Göteborg träder i kraft redan den 1 januari 2011 men tillämpas först från och med den 1 januari 2013.

## 4 Konsekvenser

### 4.1 Effekter för den enskilde och miljön

Eftersom antalet resor genom skattebelagda passager i stor utsträckning beror på var den enskilde bilägaren har sin bostad kommer också den trängselskatt som individer i olika områden behöver betala att variera. För en bilägare som är boende i Göteborgs kommun och som företar i genomsnitt tre bilresor varje vardagsdygn beräknas dock den genomsnittliga årskostnaden uppgå till mellan 2 000 och 4 000 kronor per år. Denna beräkning grundas på 240 resdagar per år. För bilister som är boende i närliggande kommuner beräknas den genomsnittliga årskostnaden uppgå till mellan 800 och 2 000 kronor per år.

Den sammanlagda trafikminskningen förväntas uppgå till cirka tio procent i centrala Göteborg, cirka åtta procent i kommunen och cirka fyra procent i Göteborgsregionen. Uttaget av trängselskatt medför även att utsläppen av luftföroreningar i form av partiklar, kolväten och kväveoxider kommer att minska. Det kan bidra till att miljö kvalitetsnormer kan komma att uppnås på särskilt utsatta platser.

### 4.2 Offentligfinansiella effekter

Enligt underlag från Vägverket beräknas bruttointäkten från skatteuttaget uppgå till mellan 950 och 1 050 miljoner kronor per år under de fem första åren. Den infrastruktur och utrustning som är nödvändig för att kunna ta ut trängselskatt beräknas uppgå till cirka 970 miljoner kronor, varav 460 miljoner kronor avser kostnader för betalstationer och 510 miljoner kronor övriga kostnader (el, åtgärder på vägar m.m.). Kostnaden för drift och underhåll av skatteuttaget beräknas uppgå till mellan 200 och 220 miljoner kronor per år de första åren för att därefter successivt minska till 130 miljoner kronor per år.

Efter kostnader för drift och underhåll av trängselskattesystemet återstår en nettointäkt på cirka 800 miljoner kronor per år under de första åren. Utvecklingen av nettointäkten på längre sikt är relativt osäker.

Sett över 25-årsperioden 2013-2037 bedöms nettointäkterna uppgå till cirka 26 miljarder kronor. Om hänsyn tas till räntekostnader beräknas

skatten under denna period bidra med cirka 14 miljarder kronor till investeringar i infrastruktur i Västsverige.

Det går i dagsläget inte göra någon säker bedömning av olika myndigheters kostnader med anledning av förslaget. Det finns därför skäl att återkomma till frågan om myndigheternas kostnader och en eventuell kompensation för dessa när osäkerheten har minskat. Vad gäller Skatteverket bedöms dock kostnaderna uppgå till cirka 11 miljoner kronor per år.

## 5 Författningskommentar

### 9 §

Ändringen innebär att skattskyldighet inträder även vid passage av en sådan betalstation som anges i den nya bilagan avseende Göteborgs kommun.

### 10 §

Ändringen innebär att bestämmelser om var och när trängselskatt ska tas ut framgår i den nya bilagan avseende Göteborgs kommun.

### *Bilaga 2*

I bilagan anges de olika skattebeloppen som ska betalas vid olika tidpunkter under vardagar för passage av betalstationer i Göteborgs innerstad. Av bilagans karta framgår betalstationernas placering. Vidare anges att det inte ska tas ut trängselskatt under lördagar, helgdagar, dagar före helgdag och juli månad.